

Traditionelle Boote in Deutschland. T. 6, Der Trog - ein Bootstyp vom Niederrhein

Keweloh, Hans-Walter; Hanke, Fred

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Keweloh, H.-W., & Hanke, F. (1998). Traditionelle Boote in Deutschland. T. 6, Der Trog - ein Bootstyp vom Niederrhein. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 20, 487-502. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52625-3>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SCHIFF- UND BOOTSBAU

TRADITIONELLE BOOTE IN DEUTSCHLAND

6: DER TROG – EIN BOOTSTYP VOM NIEDERRHEIN

VON HANS-WALTER KEWELOH

Am linken Niederrhein, den ehemaligen Gemeinden Lobberich, Pregelt und Hinsbeck, dem heutigen Nettetal, erstreckt sich im Schwalm-Nette-Gebiet eine ausgedehnte Seen- und Bruchlandschaft. Von Norden nach Süden folgen Poelvenn-See, Glabbacher Bruch, Schrolik-See, Hinsbecker Bruch, Großer und Kleiner Wittsee, Kälberbruch, Ferkensbruch, Windmühlenbruch, Nettebruch und Breyeller See unmittelbar aufeinander. Auf diesen Gewässern kam bis in die Gegenwart hinein ein kleiner, einfacher Bootstyp zum Einsatz, der sogenannte Trog.

Der Trog – eine Bootsbeschreibung

1982 hat Werner Böcking in seiner umfangreichen Darstellung der Fischerei am Niederrhein darauf verwiesen, daß es *auf den Gewässern im Seengebiet der Nette im Binnenland am linken Niederrhein ... ein besonders urtümliches Wasserfahrzeug, den Tro'er* gibt, der *einem großen rechteckigen Trog* gleicht.¹ Im weiteren Text liefert Böcking eine Beschreibung dieses Bootstyps. Ermöglicht wurde die Bootsbeschreibung durch das Amt für Rheinische Landeskunde, das 1979 für eine volkskundliche Filmdokumentation von dem Mühlenbauer Johannes Vosdellen in Nettetal-Sassenfeld einen Trog bauen ließ.²

In der Beschreibung des Bootstyps hat Böcking – fußend auf dem Vorbild des in Sassenfeld gebauten Bootes und den Angaben des Mühlenbauers Vosdellen – u.a. festgehalten, daß der Trog *weder Spanten, noch Duchten, noch Ruderrollen* hat.³

Die Inventarisierung der traditionellen Bootstypen im Rahmen des Projekts »Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins« in den Jahren 1979 bis 1983⁴ ergab die Möglichkeit, weitere acht typgleiche bzw. typähnliche Boote zu vermessen und zu dokumentieren. Darüber hinaus konnte ich Informationsgespräche mit den Erbauern und den Nutzern der Wasserfahrzeuge führen. Ich stellte dabei fest, daß zumindest zum Ende der 1970er Jahre der Bootstyp »Trog« einige Varianten und Änderungen erfahren konnte bzw. hatte.

Als im April 1979 der Mühlenbauer Johannes Bartholomäus Vosdellen in seiner Werkstatt in Sassenfeld bei Lobberich zusammen mit seinem Sohn Klaus Johannes noch einmal ein landschaftstypisches Boot anfertigte, entstand ein Trog, wie ihn schon sein Vater und

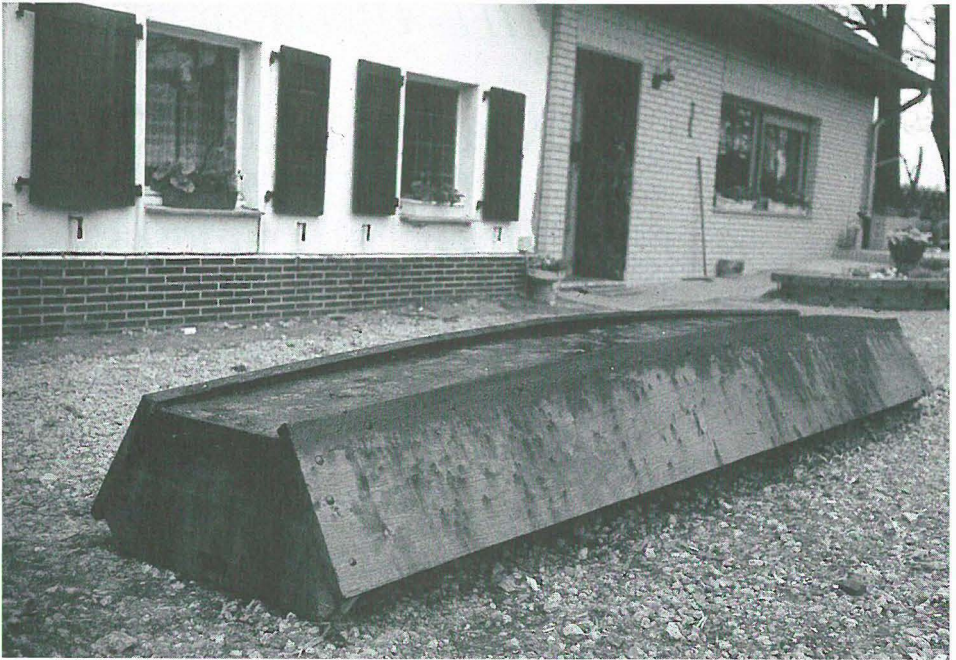


Abb. 1 Der 1979 im Mühlenbaubetrieb Vosdellen in Nettetal-Sassenfeld für den Landschaftsverband Rheinland gebaute Trog in der Seitenansicht.



Abb. 2 Frisch geteert ist der neue Trog zur Ablieferung fertig. Erkennbar stehen die Außenkanten der Seitenplanken über der Bodenfläche über und schützen so die empfindliche Nahtstelle zwischen Boden und Seitenborden.

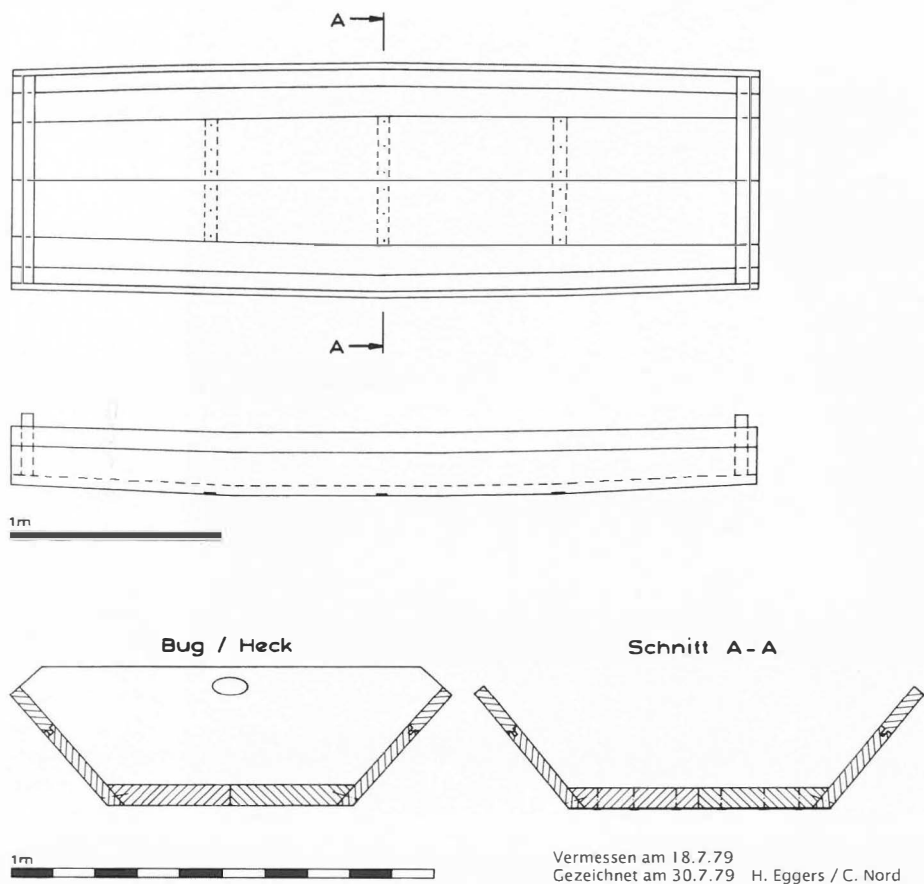


Abb. 3 Zeichnung eines Trogs der Schreinerei Holthausen aus Plankenheide bei Hinsbeck.

sein Großvater hergestellt hatten. Er selbst hatte nach eigenen Angaben im Lauf der Jahre mehr als 20 solcher Boote gebaut.

Das 1979 gebaute, flachbodige Fahrzeug war 3,6 m lang. In der Bootsmittle hatte es eine größte Breite über alles von 0,89 m. Zu den Enden war der Trog mit einer Breite von jeweils 0,87 m über die Bordkanten ganz leicht eingezogen. Der Bootsboden war 65 mm stark. Zu den Enden hin war der Boden um jeweils 60 mm aufgebogen. An den beiden Enden war der Trog jeweils durch einen auf den Bootsboden auf- und zwischen die Seitenplanken eingesetzten, 65 mm starken Spiegel abgeschlossen. Der aufgesetzte Spiegel, der als Stirnbrett, Kopfbrett oder Schütt bezeichnet wird, schloß nicht bündig mit den Enden der Bodenplanke ab, sondern war um 30 mm leicht nach innen versetzt.

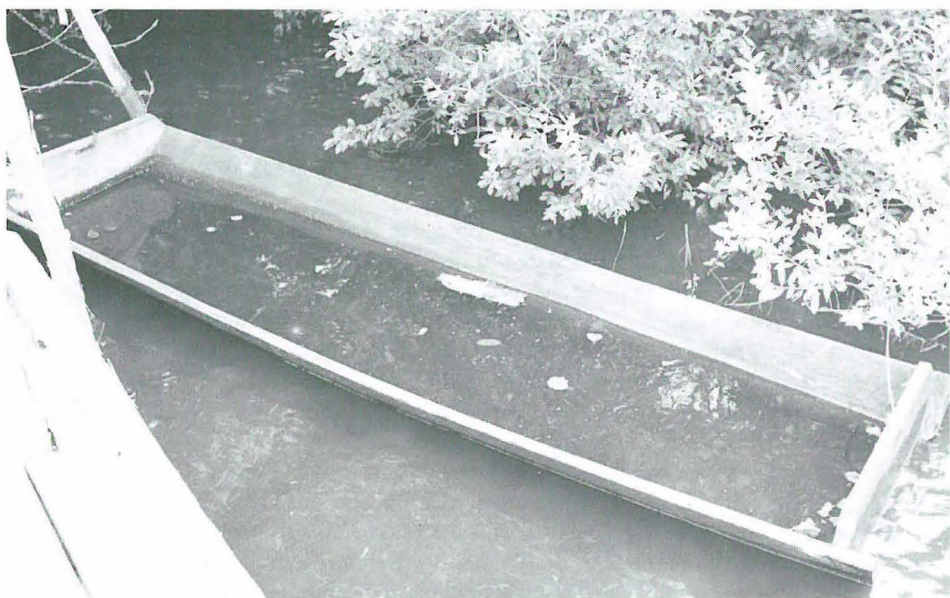
Die Seiten wurden von jeweils einer einzigen, 30 mm starken Planke gebildet. Sie waren seitlich gegen Bootsboden und Spiegel gesetzt und an diese mit handgeschmiedeten, 80 bis 90 mm langen Eisennägeln angeschlagen. Mit 0,3 m (Innenmaß) hatten die Bordwände in der Bootsmittle die größte Höhe. An den beiden Bootsenden betrug diese Bordhöhe 0,22 m.

Als Baumaterial wurde ausschließlich Eichenholz verwendet.



Abb. 4
Ursprünglich
hatte ein Trog im
Bootsinneren
keine Einbauten
wie Spanten und
Duchten.

Abb. 5 Die
schräge Drauf-
sicht auf einen
Trog der Schrei-
nerei Holthausen
läßt deutlich das
nach innen ver-
setzte Stirnbrett
erkennen.



Werner Böcking hat in seiner Beschreibung des Trogs besonders hervorgehoben, daß dieser *weder Spanten noch Duchten noch Ruderrollen* hatte und *nur aus der Bodenplanke und den beiden schräg eingesetzten Seitenborden, die vorne und hinten mit Stirnbrettern abgeschlossen sind*, bestand.⁵

Dies trifft für den von Vosdellen gebauten Trog, nicht aber für die 1979 dokumentierten typähnlichen Boote zu. Ein von einem anderen Bootsbauer, dem Schreinermeister Holt-Hausen aus Plankenheide bei Hinsbeck, für den Fischer Heinrich Holthausen gebauter Trog wich in einigen Konstruktionsmerkmalen ab (Zeichnung Abb. 3).

Bei einer Länge von 3,52 m war dieses 1972 gefertigte Fahrzeug in der Bootsmitte 1,11 m breit. Im Vergleich mit dem von Vosdellen gebauten Boot war es damit erheblich breiter. Das Längen-Breiten-Verhältnis betrug nicht mehr 1:4, sondern nunmehr 1:3.

Doch nicht nur das Längen-Breiten-Verhältnis war geändert, sondern auch einige der von Böcking als Charakteristikum des Bootstyps angeführte Baumerkmale waren aufgegeben. Es beginnt mit dem Bootsboden. Er wurde nicht mehr aus einer einzigen Planke gebildet, sondern war aus zwei Brettern zusammengefügt. Der Grund dafür ist vermutlich, daß der Bootsbauer keine Planken in der erforderlichen Breite zur Verfügung hatte oder daß eine solche Planke angesichts der in den 1970er Jahren schon drastisch gestiegenen Holzpreise den Preis des Trogs unverhältnismäßig hoch hätte werden lassen.⁶ So wäre ein Boot so teuer geworden, daß die Kunden nicht mehr bereit gewesen wären, ein solches zu kaufen. Dies war wahrscheinlich auch der Grund dafür, daß alle Trogbauer bis auf Vosdellen bei seinem Bau 1979 für Boden- und Seitenplanken kein Eichenholz, sondern das preiswertere Fichtenholz verwendeten. Nur die Stirnbretter wurden unverändert aus Eichenholz hergestellt.

Um die beiden Bodenplanken miteinander zu verbinden, hatte der Bootsbauer Holt-Hausen zwar keine Bodenwrangen oder Spanten innen im Boot angebracht, doch reichten



Abb. 6 Das zwischen die Seitenplanken eingesetzte Stirnbrett ging mit seiner Oberkante beim Trog über die Bordkante hinaus.

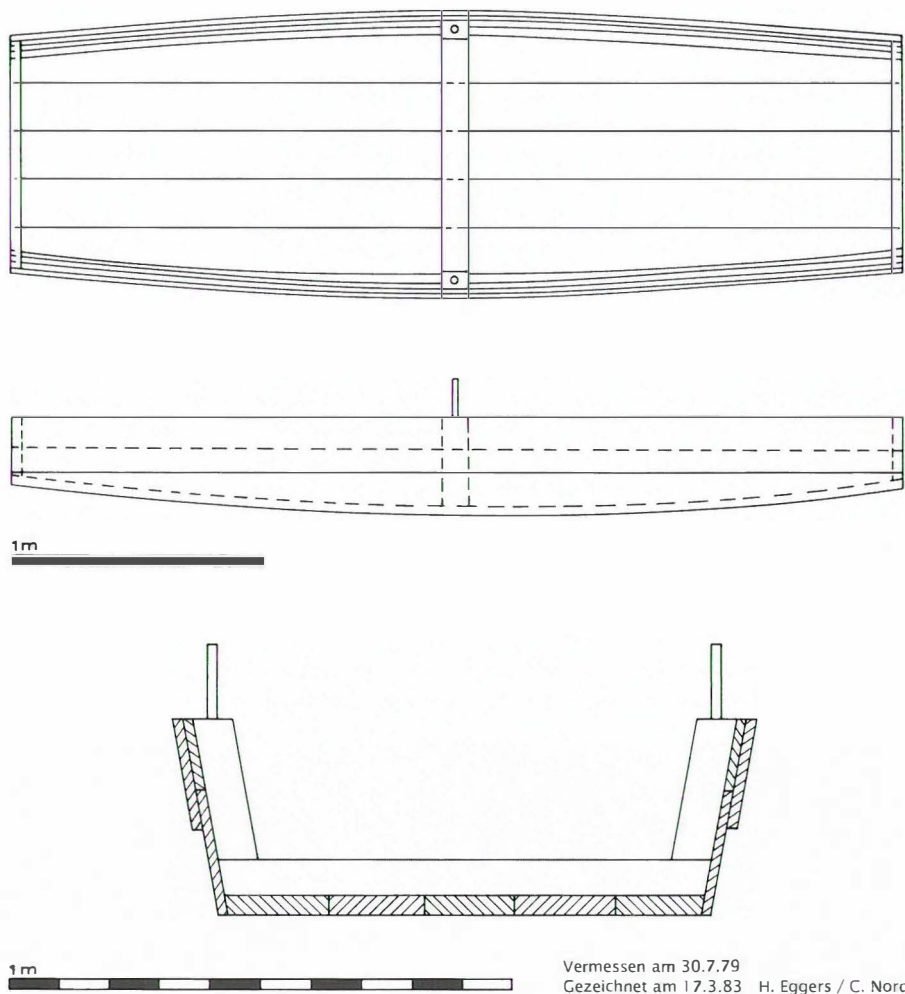


Abb. 7 Zeichnung eines in der Schreinerei Theis in Schaephuysen gebauten Trogs.

die beiden Stirnbretter an den Bootsenden andererseits auch nicht aus, um sie zuverlässig dicht aneinander zu fügen. So hatte in diesem Fall der Bootsbauer drei 50 mm breite und 10 mm starke Flacheisen von unten in den Boden eingelassen und sie von innen mit jeweils sechs Eisenschrauben befestigt. Die Flacheisen, die quasi als Wrangen an der Unterseite des Bodens anzusehen sind, haben zu den Bootsenden einen Abstand von 0,90 bzw. 0,92 m und von 0,76 m untereinander.

Doch nicht nur dieser Trog des Fischers Holthausen, sondern überhaupt alle 1979 noch im Einsatz befindlichen Boote vom Typ Trog hatten einen Boden, der aus mehreren Planken zusammengesetzt war. So bestand ein weiterer Trogboden aus drei (Zeichnung Abb. 8) und wiederum ein anderer aus fünf Brettern (Zeichnung Abb. 7). Bei diesen beiden Fahrzeugen wurden die Planken jeweils durch einen Spant in der Bootsmitte, bestehend aus Bodenwrange und aufgesetzten Auflangern, miteinander verbunden.

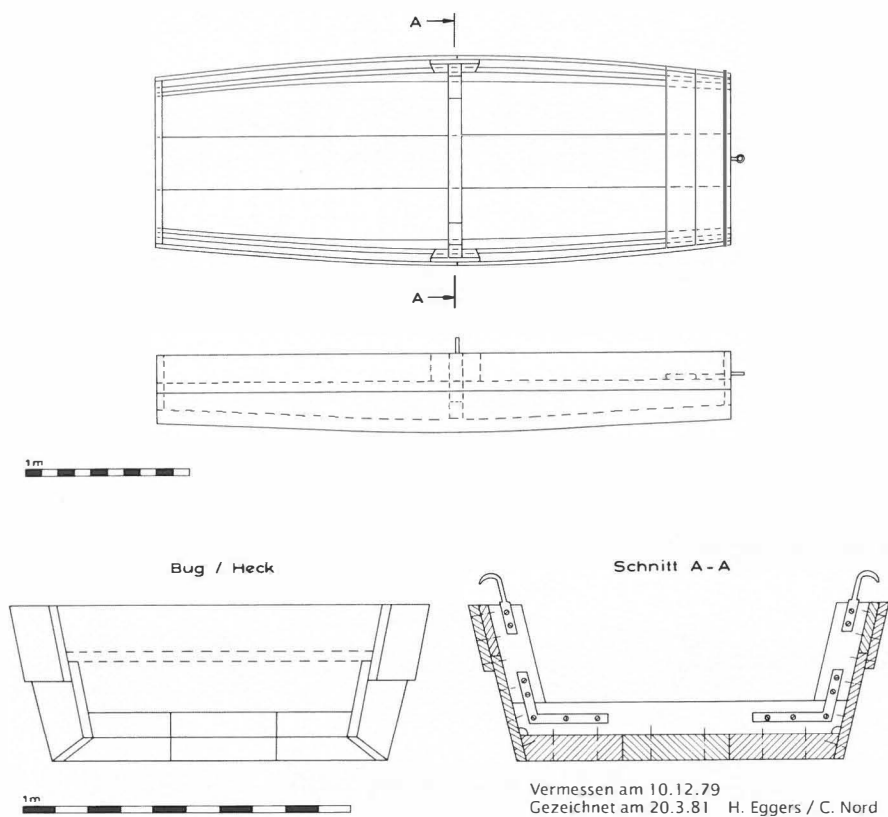


Abb. 8 Zeichnung eines in der Schreinerei Theis in Schaephuysen gebauten Trogs.

Besonders erwähnenswert ist ein anderes trogähnliches Boot, das mit 36 einzölligen Brettchen quergedielt war (Zeichnung Abb. 9). Wolfgang Rudolph hat in seiner Dokumentation der volkstümlichen Boote des östlichen Niederdeutschland den Bau quergedielter Bodenplankenboote beschrieben und ihr Vorkommen im Raum um Warnemünde und auf der Insel Rügen nachgewiesen.⁷ Im Lauf unserer gesamten Bootsdokumentations-Tätigkeit haben wir im Flußgebiet des Rheins nur ein einziges quergedieltes Bodenplankenboot vorgefunden. Diese Bauweise war offensichtlich ansonsten nicht bekannt. Die Tatsache, daß der Erbauer dieses Trogs nach dem Krieg aus Mecklenburg als Flüchtling an den Niederrhein gekommen war, legt den Schluß nahe, daß er die Quergdielung, die ihm aus seiner Heimat bekannt war, auf das von ihm gebaute Fahrzeug übertragen hat. Mit Fußbodenbretern stand ihm zudem nach eigener Aussage kostengünstig das entsprechende Baumaterial zur Verfügung.

Was für den Bootsboden festzustellen war, gilt ebenfalls für die Seitenborde der Boote. Nur der von Vosdellen im Auftrag des Landschaftsverbandes Rheinland gebaute Trog hatte noch einmal Seitenborde, die nur aus einer einzigen Eichenplanke bestanden. So waren beispielsweise die Bordwände des von dem Schreiner Holthausen gebauten Fahrzeugs aus zwei Planken zusammengesetzt. Diese beiden 60 mm starken Planken standen kraweel aufeinander und waren durch Nut und Feder verbunden (Zeichnung Abb. 3). Auch wenn eine solche Plankenverbindung im Bootsbau durchaus vorkommen kann, so ist sie doch vor

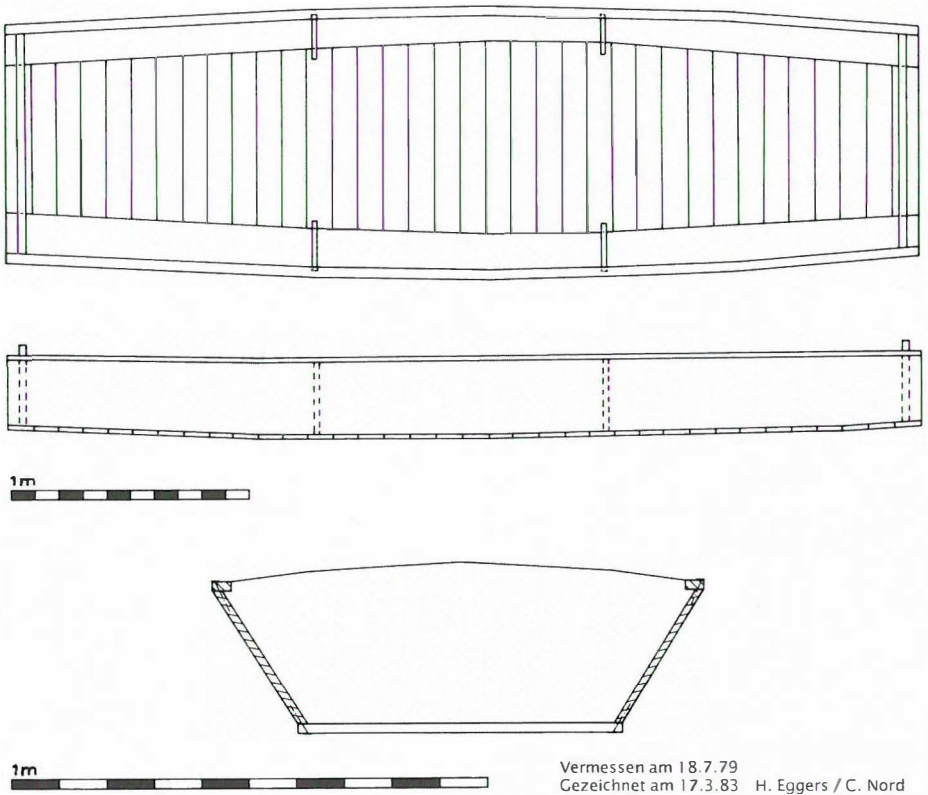


Abb. 9 Zeichnung eines quergedielten Trog.

allein in einem Schreinerbetrieb eine gebräuchliche Art, um zwei Bretter miteinander so zu verbinden, daß eine glatte Außenfläche entsteht. Bei dem Bau dieses Bootes hat sich also wohl der Hauptberuf seines Erbauers bemerkbar gemacht.

Bei weiteren Trögen hatten deren Erbauer eine andere Form der Bauweise für die Seitenplanken gewählt. Da die Seiten aus zwei Brettern zusammengesetzt wurden, hatten diese Trogbauer die Kraweelbauweise aufgegeben und für die Verbindung der jeweiligen beiden Seitenplanken die Klinkerbauweise gewählt (Zeichnungen Abb. 7 und 8). Nur unter dem oberen Teil der beiden Auflanger in der Bootsmitte war auf die Klinkerung von innen ein kleines Brettchen aufgesetzt, damit die Auflanger bündig anlagen (Abb. 10).

Indem das Charakteristikum des Trog, aus drei Planken gefertigt zu sein, bei den 1979 dokumentierten Fahrzeugen dieses Bootstyps aufgegeben war, wich man außerdem von dem von Böcking erwähnten Prinzip ab, daß ein Trog keine Spanten hat. Weiterhin war das Prinzip gefallen, daß ein Trog keine Duchten und keine Ruderdollen hat.

Auf den flachen Gewässern des Niederrheins wurde der Trog ursprünglich von seinen Besitzern, Bauern und Fischern, im Stehen nur mit einer Stakstange gefahren (Abb. 16). Sowohl beim Transport von Gütern, vor allem von Heu, als auch beim Fischfang wären Einbauten wie Spanten und Duchten hinderlich gewesen. Sie hätten Laderaum weggenom-



Abb. 10 Tröge mit mehreren Bodenplanken hatten in der Bootsmitte eine Bodenwange mit aufgesetzten Auflagern, den sogenannten Bock.



Abb. 11 Angler wünschten in einem Trog eine Ducht, auf der sie sitzen und von der aus sie ihrem Hobby nachgehen konnten.



Abb. 12 Boots-
bauplatz Vosdellen
in Nettetal-Sassen-
feld mit der Kon-
struktion zur Auf-
biegung des Boots-
bodens. (Foto aus:
Werner Böcking,
Nachen und Netze.
Köln 1982, S. 95)

men oder beim Fischen mit Netzen die Gefahr des Verhakens und Verhedderns heraufbeschworen. Bei der ursprünglichen Bauweise mit drei Planken und mit der Fortbewegungstechnik des Stakens waren Spanten und Duchten auch überflüssig. 1979 waren es aber nicht mehr Bauern und Berufsfischer, die einen Trog benutzten, sondern vor allem Hobbyangler. Sie wußten den Vorteil einer Ducht zu schätzen, konnten sie doch auf dieser sitzend in Ruhe und Muße ihre Angel auswerfen.

Da sie zudem ihren Trog auch nicht mehr mit der Stange stakten, sondern mit zwei Riemern, die in die Dollen eingehängt waren, ruderten, war dafür eine Ruderducht notwendig. So kam es aus einer veränderten Nutzung heraus zu der Abänderung in einer alten Bau-tradition.

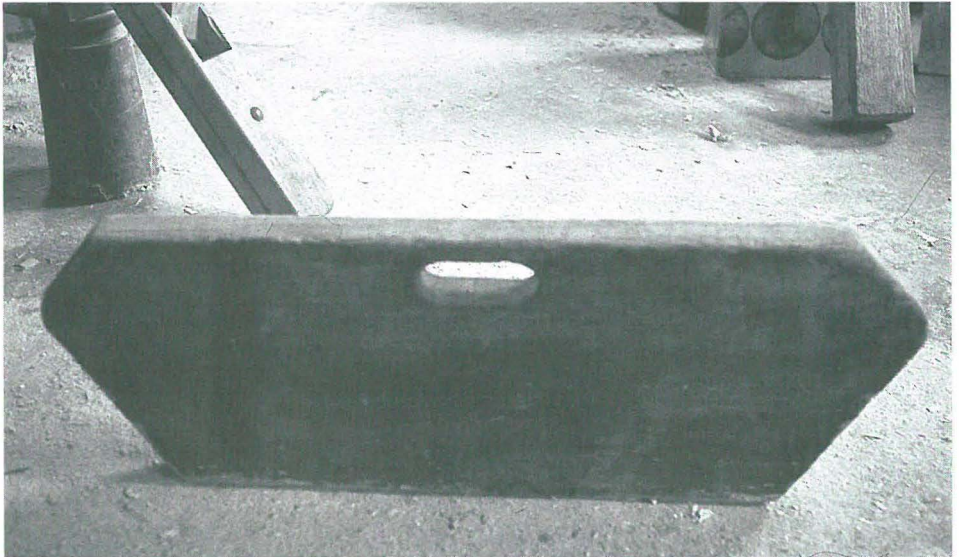


Abb. 13 Schablone zur Anfertigung der Stirnbretter aus dem Betrieb von Johannes Bartholomäus Vosdellen.

Die Bautradition

Der Trog ist ersichtlich eine sehr einfache Bootsform. Schon die Bezeichnung Trog läßt Rückschlüsse auf seine Bautradition zu. Wilhelm Kluge hat das Wort auf germanisch **troga-* aus **dru-kó-* und mit *k*-Erweiterung zu indogermanisch **deru-* »Baum« zurückgeführt. So war nach Kluge germanisch *Trog* »ein liegender ausgehöhlter Baumstamm«. ⁸

In dem Artikel »Einbaum« im Reallexikon der germanischen Altertumskunde hat Uwe Schnall in der philologischen Erläuterung des Wortes darauf hingewiesen, daß die niederdeutsche Bezeichnung *bomschipp* sowohl »Einbaum« wie auch »Trog« bedeutete. ⁹ Gleiches gilt laut Schnall auch für das lateinische *linter*, *lunter*, das mit »kleiner, elender Kahn«, »Trog«, »Mulde« zu übersetzen ist. ¹⁰

Diese etymologische Verwandtschaft von »Trog« und »Einbaum« läßt den Schluß zu, daß dieser einfache Bootstyp aus dem Einbaum entwickelt wurde.

Eine weitere sprachliche Verbindung stützt diese These. Einige der Bootsbesitzer und der Schreiner Theis bezeichneten das Fahrzeug auch als »Back«. Kluge erläutert »Back« als »tiefe hölzerne Schüssel« und stellt die Sprachverbindung zu neuniederländisch *bak* und englisch *back* für »flachbodiges Schiff« her. ¹¹

Legt man nach sprachlicher Interpretation die Entwicklung aus einem flachbodigen Einbaum zugrunde, läßt sich durch die Gestaltung der Bootsenden mit den eingesetzten Stirnbrettern der Trog in die Bautraditionen von Einbäumen einbinden. Detlev Ellmers hat in der Darstellung von den Bauentwicklungen des Einbaums auf dessen Formtyp *mit eingesetzten Spiegeln an beiden Enden* hingewiesen ¹² mit dem frühen Beleg eines Einbaums, der im Warnsdorfer Moor, Gemeinde Ratekau, Schleswig-Holstein, gefunden wurde und auf ca. 2600 v.Chr. datiert ist. ¹³

Die Trogbauer und ihre Bootsplätze

Als Johannes Bartholomäus Vosdellen 1979 noch einmal für die Filmdokumentation niederheinischen Bootsbauhandwerks einen Trog baute, war er 73 Jahre alt. Nach seinen Angaben hatte er den letzten Trog vor ca. 20 Jahren gebaut, also um 1960 herum. Im Haupt-



Abb. 14 Teerfaß auf einer Feuerstelle aus dem Betrieb Vosdellen.

Fichte 28 cm br. Bohlen
40 mm dick

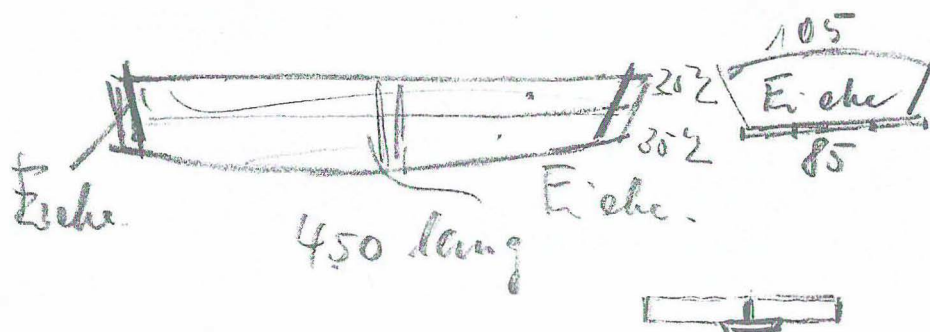


Abb. 15 Skizze eines Troges von dem Schreinner A. Theis aus Schaephuysen zur Verdeutlichung des Bootsaufbaus.

beruf Mühlenbauer, hatte er wie schon sein Vater und sein Großvater den Bootsbau nebenher betrieben. Nach seiner Erinnerung hatte der Großvater, der wie er Mühlenbauer gewesen war, die Idee gehabt, für die Mühlenbesitzer, die Boote zur Säuberung der Mühlenenteiche benötigten, solche Tröge zu bauen und sich damit einen Nebenverdienst zu schaffen. In der Folge hatte der Mühlenbaubetrieb Vosdellen dies beibehalten.

Auch der Schreiner Holthausen aus Plankenheide bei Hinsbeck, der zwei der dokumentierten Tröge Anfang der 1970er Jahre gebaut hatte (Zeichnung Abb. 3), betrieb den Bau der kleinen Boote im Nebenerwerb. Um davon den Lebensunterhalt zu bestreiten, hatte die Nachfrage in der Umgebung nicht ausgereicht.

Dieselbe Aussage machte A. Theis aus Schaephuysen, der 1979 »bis vor ein paar Jahren« noch Tröge gebaut hatte (Zeichnungen Abb. 7 und 8). Schon sein Vater hatte den Trogbau in der Schreinerei nebenher betrieben und A. Theis hatte dies fortgesetzt. Er gab an, etwa 100 Boote selbst gebaut zu haben, und zwar bis zu 10 Stück jährlich.

Entsprechend der Tatsache, daß der Bootsbau in dieser Gegend des Niederrheins nicht als Haupt-, sondern nur als Nebenerwerb ausgeübt wurde, gab es hier keine nur für diesen Zweck genutzten Bootsbauwerkstätten. Vielmehr wurden die Werkstätten des Mühlenbaubetriebs und der Schreinereien auch als Bauplätze für die Tröge genutzt. Darüber hinaus fertigte Vosdellen die Boote, wenn es das Wetter zuließ, im Freien auf einem Platz vor seinem Haus (Abb. 12).

Der Bauablauf

1979 lief der Bau eines Troges bei Johannes Bartholomäus Vosdellen wie folgt ab. Auf dem Platz vor dem Haus standen zwei Böcke. Zuerst wurde die eichene Bodenplanke mit der Säge auf die gewünschte Länge und Breite geschnitten. So vorbereitet, wurde diese Boden-

planke auf einem niedrigen Lager von Querhölzern ausgelegt. Über der aufgebockten Bodenplanke wurde auf Holzböcken ein schweres Vierkantholz in Längsrichtung ausgelegt. Das Vierkantholz wurde dann mit einem Metallrahmen mit dem Bodenlager verspannt. Auf die Bodenmitte wurde eine Stockwinde aufgesetzt, die mit dem Windenkopf gegen das Vierkantholz drückte. Durch Anziehen der Spindel wurde der Bootsboden in der Mitte nach unten gedrückt, und die Bodenenden wurden auf diese Weise aufgebogen.

Mit dem Schrubbhobel wurden die Kanten auf Gärung gebracht, entsprechend dem Anstellwinkel der Seitenborde. Im nächsten Schritt wurden die beiden Stirnbretter nach der Vorlage einer Schablone (Abb. 13) zugeschnitten und an der Unterkante leicht angeschrägt. Diese Anschrägung mußte der Aufbiegung des Bootsbodens folgen, damit die Stirnbretter beim Aufsetzen auf den Boden senkrecht zu stehen kamen. Fertig bearbeitet, wurden die Stirnbretter ca. 30 mm nach innen versetzt auf den Bootsboden von unten mit 90 mm langen, handgeschmiedeten Eisennägeln angenagelt. Anschließend wurden die Seitenplanken angepaßt, zugeschnitten und an Bootsboden und Stirnbretter ebenfalls mit den handgeschmiedeten Eisennägeln angeschlagen. Die durch die Schrägstellung der Seitenplanke leicht über die Bodenfläche überstehende Außenkante dieser Planke ließ Vosdellen stehen, da so die Nahtstelle zwischen Boden und Seite beim Auflaufen aufs Ufer oder bei Grundberührung geschützt wurde. Jetzt strich Vosdellen den Trog zur besseren Haltbarkeit mit Xylamon ein; früher hatte er statt dessen Karbolineum verwendet. Die Nähte zwischen Boden und Seitenplanken sowie zwischen Boden und Stirnbrettern wurden mit einer Mischung aus Moos und warmem Pech zur Abdichtung eingestrichen. Während Vosdellen und seine Vorfahren früher dieses Moos am See gesammelt und dann zu Hause getrocknet hatten, hatte er zum Trogbau 1979 bei einem Gärtner das notwendige Moos gekauft. Zum Abschluß wurden Bootsboden und die Unterkante der Seitenborde von außen mit Teer, der

Abb. 16 *Ursprünglich wurden Tröge stehend von den Bauern und Fischern gestakt. Der Stakende stand im hinteren Bootsende. So wurde das vordere Ende des Trogs angehoben und das Fahrzeug ließ sich leichter dirigieren. (Foto aus: Werner Böcking, Nachen und Netze. Köln 1982, S. 95)*



in einem Faß über offenem Feuer erhitzt worden war (Abb. 14), eingestrichen. In der Vergangenheit hatten die Vosdellenschen Trogbauer auch noch Pech statt Teer für diese Konservierungsmaßnahme verwendet.

In der Schreinerei von A. Theis in Schaephuysen war der Bauablauf bei der Herstellung eines Troges in den Grundzügen ähnlich; die Abänderungen im Aussehen des hier hergestellten Troges hatten allerdings doch einige kleine Änderungen zur Folge. Schon die Verwendung von Fichtenholz statt des schwereren Eichenholzes machte beim Bau des Bootes nur noch eine Person notwendig statt der zwei Männer im Betrieb von Vosdellen.

Da der Bootsboden nicht mehr aus einer einzigen Planke bestand, legte Theis die drei jeweils 0,28 m breiten und 40 mm dicken Bodenbretter auf den Böcken nebeneinander und verband sie zuerst einmal in der Mitte durch eine aufgenagelte Bodenwrange, den sogenannten Bock, mit einem Querschnitt von 80 x 80 mm. Mit Hölzern wurde dann diese Bootsmitte zur Werkstattdecke hin fixiert. Nun wurden die Bootsenden von der Unterseite angefeuchtet und mit einer Winde nach oben gedrückt. Hatte der Trogbauer die gewünschte Aufbiegung des Bootsbodens mit dieser Methode erreicht, stützte er die Bootsenden zum Boden und zur Decke mit Balken ab. Im nächsten Schritt wurden die Stirnbretter auch hier nach einer Schablone zugeschnitten und auf den Bootsboden aufgenagelt. Theis ließ diese Stirnbretter ebenso wie Vosdellen nicht bündig mit dem Bootsboden abschließen, sondern versetzte sie leicht nach innen, nach seinen Angaben um 10 mm. Nun konnten die Seitenplanken an Boden und Stirnbretter angepaßt und angeschlagen werden. Anders als Vosdellen hobelte Theis die am Boden leicht überstehenden Kanten bei. Mit einer Schmiege legte er in der Bootsmitte den Schmiegewinkel für die auf die Bodenwrange aufzusetzenden Auflanger fest, schnitt sie zu und fügte sie in den Trog ein. Auch er kalfaterte die Bootsnähte mit Moos, das aber hier ohne den Zusatz von Pech mit einer Schneide in die Fugen gepreßt wurde. Die Naht zwischen Stirnbrettern und Spiegel schützte er zusätzlich von innen mit einer aufgesetzten Dreikantleiste.

Schluß

Die Baubeschreibung des Bootstyps und die Darstellung der Baumethoden haben deutlich gemacht, wie sich in einer Landschaft ein regionaler Bootstyp unter veränderten Bedingungen – nicht mehr vorhandenes bzw. zu teuer gewordenes Baumaterial sowie eine geänderte Abnehmerschaft, Angler statt der früheren Bauern und Fischer, mit geänderten Anforderungen an das Produkt – entwickelt, ohne daß seine Bautradition verschüttet wurde. Immer noch ist die Entwicklung des niederrheinischen Bootstyps »Trog« aus einem Einbaum nachvollziehbar.

Anmerkungen:

- 1 Böcking, Werner: Nachen und Netze. Die Rheinfischerei zwischen Emmerich und Bad Honnef. Köln 1982, S. 95.
- 2 Der Film liegt bei der Bildstelle des Landschaftsverbandes Rheinland unter dem Titel »Bau eines Tro'ers«, Sassenfeld/Kreis Viersen, vor.
- 3 Wie Anm. 1.
- 4 Zur inhaltlichen Beschreibung des Forschungsprojektes siehe Keweloh, Hans-Walter: Traditionelle Boote in Deutschland. In: DSA 16, 1993, S. 209/210.
- 5 Wie Anm. 1.
- 6 Auch andernorts hatten Ende der 1970er Jahre Bootsbauer Bootsböden, die ursprünglich aus einem Brett bestanden hatten, aus zwei oder mehreren Brettern zusammengesetzt.
- 7 Rudolph, Wolfgang: Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland. (= Veröffentlichungen des Instituts für deutsche Volkskunde, Bd. 41). Berlin 1966, S. 111–114.

- 8 Kluge, Friedrich: Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache. 20. Auflage bearbeitet von Walther Mitzka. Berlin 1967, S. 792.
- 9 Schnall, Uwe: Einbaum. Philologisches. In: Reallexikon der germanischen Altertumskunde. Begr. v. Johannes Hoops. 2., völlig neu bearb. u. stark erw. Auflage. Hrsg. v. Heinrich Beck u.a. Bd. 6. Berlin/New York 1986, S. 610.
- 10 Ebda.
- 11 Wie Anm. 8, S. 43.
- 12 Ellmers, Detlev: Einbaum. 1. Historisches. In: wie Anm. 9, S. 604.
- 13 Ellmers, Detlev: Vor- und frühgeschichtlicher Boots- und Schiffbau in Europa nördlich der Alpen. In: Das Handwerk in vor- und frühgeschichtlicher Zeit. Teil II: Archäologische und philologische Beiträge. Bericht über die Kolloquien der Kommission für die Altertumskunde Mittel- und Nordeuropas in den Jahren 1977 bis 1980. Hrsg. v. Herbert Jankuhn, Walter Janssen, Ruth Schmidt-Wiegand, Heinrich Tiefenbach. Göttingen 1983, S. 487; ders.: Zwei neolithische Bootsmodelle donauländischer Kulturen. In: Kulturen zwischen West und Ost. Das Ost-West-Verhältnis in vor- und frühgeschichtlicher Zeit und sein Einfluß auf Werden und Wandel des Kulturraums Mitteleuropa. Berlin 1993, S. 13f.



Traditional boats in Germany.

6: The *Trog*, a boat type of the Lower Rhine

Summary

In former times, a boat type known as the *Trog* (German for trough) enjoyed particularly wide use on the lakes of the Schwalm-Nette region of the Lower Rhine. As late as the 1980s isolated specimens of this type were still to be found.

The *Trog* is a flat-bottomed, box-shaped vessel. The bottom and side planks as well as the bow and stern transoms are oaken. Measuring ca. 4 m in length and ca. 0.8 m in width, these boats were generally built by joineries and mill construction shops which produced boats as a sideline.

The vessels were purchased by fishermen, who used the *Trog* for their work, as well as by farmers of the region. The latter employed the boats to transport hay, young reed cut in the springtime for cattle feed, and reed harvested in the autumn for the roofing of houses.

Embarcations traditionnelles en Allemagne.

6: Le *trog*, un type d'embarcation du Rhin inférieur

Résumé

Sur les lacs de la région Schwalm et de la Nette, dans la région du cours inférieur du Rhin, un type particulier d'embarcation était répandu par le passé, le *trog*. Dans les années 80, on le trouvait encore de façon sporadique.

Le *trog* est un bateau à fond plat, de forme carrée. Les bordages du fond et des côtés, ainsi que ceux de la proue et de la poupe, sont en bois de chêne. Ces bateaux,

qui mesuraient 4 m de long et 0,80 m de large, furent construits par des menuiseries et des minoteries qui pratiquaient la construction navale pour s'assurer un gain supplémentaire.

Les commandes provenaient des pêcheurs qui le firent construire en tant que bateau de pêche, ainsi que des paysans de la région. A l'aide de ces embarcations, ceux-ci transportaient leur récolte de foin, le jeune roseau printanier qui servait, coupé, de nourriture pour le bétail et en automne, le chaume pour les toitures.